Bilanţ pozitiv al finalei

(Urmare din pag. 1)

plat, Marta Szatmari la 80 m garduri, Adriana Stancu la 600 m, Adriana Teodoru la lungime etc.

Este de reţinut participarea cu succes a unor atleţi din judeţe unde pînă nu de mult nu se prea auzea de atletism de performanţă (Suceava, Covasna etc.) sau a unor autentice speranţe apărute în competiţiile de masă (Rafira Fiţa — Galaţi, cîştigătoare la categoria junioare a finalei Crosului tineretului — 1968).

Nu este poate lipsit de interes să arătăm pe scurt şi care este ierarhizarea judeţelor pe baza clasamentului întocmit pe primele trei locuri (cîştigătorii de medalii): 1. Bucureşti 64 (26+17+21), 2. Cluj 15 (7+5+3), 3. Neamţ 13 (4+4+5), 4. Braşov 9 (2+5+2), 5. Mureş 5 (2+2+1), 6. Bihor 6 (2+1+3), 7. Iaşi 5 (2+1+2), 8. Constanţa 4 (2+0+2), 9. Dolj 4 (1+2+1), 10. Timiş 4 (1+1+2), 11. Maramureş 3 (1+1+1), 12. Satu Mare 3 (1+0+2) etc.

Au fost premiaţi atleţi şi atlete din 21 de judeţe.

Finala campionatului republican de juniori a arătat că, în prezent, atletismul nostru începe să meargă pe un drum bun. Preocuparea permanentă a Biroului F.R.A., cu sprijinul C.N.E.F.S., de a întări secţiile existente, de a le sprijini din punct de vedere tehnic şi material, menţinerea pregătirii atleţilor la secţii pe o perioadă mai mare de timp, sînt numai cîteva din măsurile care încep să dea roade. La acestea, antrenorii şi prof. de educaţie fizică au răspuns printr-o selecţie mai bună a tinerilor, prin mărirea numărului de antrenamente pe săptămînă, prin asigurarea unui raport mai judicios între volum şi intensitate a pregătirii, prin folosirea mai judicioasă a principiilor moderne în pregătirea juniorilor.

Biroul federal apreciază ca pozitivă munca desfăşurată de antrenorii Al. Constantinescu Nehoi, Silviu Dumitrescu, Xenofonte Boboc, Gh. Kiss, Ion Lini, Petre Naghi, Ion Marconi, Francisc Matei, Mihai Sprinceană, Nicolae Tacorian, Cristea Dinu, Ion Ciotea, Radu Voiciloiu, Gh. Fodoreanu, Alexandru Ardeleanu, Alexandru Mazilu şi alţii care au prezentat juniori bine pregătiţi.

Finala campionatului ne-a arătat însă că stăm încă slab în special la greutate, disc, lungime, 110 m garduri, suliţă băieţi, 80 m garduri, greutate la fete. De asemenea, unii dintre concurenţi nu au confirmat performanţele cu care au venit la finale, rezultatele lor fiind sub standardul stabilit de federaţie.

În perioada care urmează în faţa lotului naţional constituit pe baza rezultatelor de la această finală, stau obiective foarte importante. Simbătă şi duminică, la Braşov, juniorii întîlnesc echipa Greciei. Apoi, cei 32 atleţi care au îndeplinit standardul de participare pentru campionatele europene de juniori (din care 12 le-au realizat la finala campionatului), se vor pregăti în mod special pentru marea întrecere de la Leipzig.

În continuare, în luna septembrie, juniorii mai au de susţinut meciul cu R.S.S. Ucraineană (tineret) şi cu formaţiile R.D.G. — R.P.P.

Este necesar, însă, să atragem atenţia comisiilor judeţene de atletism că este de datoria lor ca, în continuare, să organizeze toate competiţiile prevăzute în calendarul local.

Unele elemente foarte tinere, dar talentate şi serioase, se anunţă de pe acum candidate la un loc în lotul olimpic pentru 1972. Pentru a lărgi însă rîndurile acestui lot, ne aşteaptă o muncă titanică, care să angreneze deopotrivă pe sportivi şi antrenori, conducerile secţiilor, comisiile judeţene şi biroul federal, pentru ca împreună să realizăm o participare mai numeroasă şi de o valoare ridicată la viitoarea Olimpiadă.

PATRU ÎNTR-O LOTCĂ

(Urmare din pag. 1)

oscilînd în lărgime între 200 şi 2 000 de metri, arătîndu-şi pe alocuri colţii şi virtejurile.

Coborîm la Cazane, pentru a le vedea „de sus". Aruncăm crengi în apă, ca să apreciem viteza la malul sting. Şi curentul duce crengile în... amonte, cu cel puţin un metru pe secundă. Dunărea curge deci invers aici, sub stîncile care se bombează deasupra şoselei.

Apoi, alte lărgiri de albie, ultima imensă. Avem senzaţia că am ajuns în Deltă — trei insule în paralel, împădurite, şi fluviul desfăcîndu-se pe patru sau cinci braţe.

Şoseaua se continuă cu un drum, în care scurte fîşii de asfalt alternează cu porţiuni de pămînt şi grohotiş. După a treizecea sau a cincizecea serpentină apare Baziaşul.

O enormă clădire de cărămidă aparentă — fostă gară, care avea pe timpuri şi bar de noapte — îşi arată ferestrele ogivale, oarbe, în stînga şoselei. În spatele ei, în ruine, fostul hotel pe care însăşi bătrîna lui proprietăreasă l-a demolat, pentru a-i vinde acoperişul, uşile, parchetul, giurgiuvelele.

Pentru cei cîţiva zeci de locuitori ai actualului Baziaş, gara şi hotelul sînt elemente de decor dintr-o piesă de Dürrenmatt. Ce dialoguri strigoieşti şi de umor absurd s-ar lega în jurul enormei clădiri părăsite, calchiată după schemele arhitectonice ale imperiului chezaro-crăiesc şi pentru paza (!) căreia statul plăteşte de şaptesprezece ani un paznic!

Oprim, apoi, în faţa pichetului de grăniceri. Ofiţerul de serviciu, avertizat, ne aştepta. E un bărbat subţire, brun, arident care discută fără truisme, entuziast şi, mai ales, pur. E cel mai tînăr ofiţer al frontierei de pe Dunăre şi — sufleteşte — unul dintre cei mai tineri oameni pe care i-am cunoscut în ultima vreme.

Uneori, seara, scrie ca să se descarce, deoarece aici, la o distanţă de 900 de kilometri de Iaşul copilăriei şi tinereţii sale, aici, pe frontieră, în capătul ţării, viaţa se scurge destul de monoton.

Dar, pentru că versurile nu i-au mai plăcut, le-a rupt. Şi s-a apucat să joace fotbal. Cu pasiune, cu furie, pînă se prăbuşea seara mort de oboseală. Simt — cînd îmi povesteşte — în propoziţiuni întrerupte, nervoase (alege imaginea pentru a se face mai bine înţeles) că îl doare că nu poate juca într-o mare echipă. A reuşit să construiască aici un teren de fotbal, să achiziţioneze mingi, să adune elevii veniţi în vacanţă, să facă două echipe, cheltuind nu numai timp liber, dar şi bani. Şi îl mai chinuie imaginea unui Baziaş renăscut, pulsînd de viaţă, care să dea călătorilor străini, ce pătrund pe teritoriul ţării, senzaţia că au trecut, într-adevăr, o frontieră.

Cel mai tînăr ofiţer de pe frontiera ce trece prin mijlocul Dunării doreşte să se adreseze în acest sens forurilor competente.

O facem noi, în aceste rînduri, şi pentru el.

: . . . . : : :

La ora 24, vineri 5 iulie, stingem luminile.

Simbătă dimineaţă, la ora 7, se sună — cu ajutorul unei căni de tablă — deşteptarea.

Peste două ore dăm lotca la apă, la confluenţa riului Nera cu Dunărea.

E cel mai vestic punct al bătrînului fluviu pe teritoriul românesc.

VASILE TUDOR A CÎŞTIGAT ETAPA A DOUA

(Urmare din pag. 1)

tonului nepăsător — îşi urcă, la **Micfalău**, avansul la 1:15. Dinamoviştii nu ripostează, fiindcă băiatul acesta — încă necopt pentru marile aventuri — a avut o întîrziere de 14 min faţă de lider în prima etapă, iar ceilalţi din pluton nu riscă un gest de protest, poate din lene sau poate că sînt convinşi că va ceda singur.

Vîntul lateral — din faţă — îl răcoreşte pe fugar, dar îi cere drept tribut eforturi în plus. Tinereţea este uneori generoasă şi **Ivănescu** plăteşte cu dezinvoltură, fără a şti precis unde se află limita resurselor sale. Îşi continuă munca de Sisif şi la **Tuşnad Băi** are 1:45, iar la **Miercurea Ciuc** (km 100) — unde **cîştigă sprintul cu premii** — un senzaţional avans de 4:30 faţă de plutonul subţiat prin dispariţia unui mare număr de non-valori.

Desigur, Petre Ivănescu este un bun ruler. Are ritm constant şi o doză de încăpăţînare proprie celor ce vor să învingă. Dar în etapa aceasta mai are de trecut un examen, cel al urcuşului, pe Harghita. Se va dovedi „evadatul" şi un bun grimper? Din păcate, la acest capitol el nu ne dă un răspuns pozitiv. La jumătatea căţărării, pierduse aproape 3 min. din avans şi apoi — după ce a trecut primul prin punctul cel mai înalt — mai rămînînd doar 30 km pînă la Odorhei, a ridicat braţele în sus, predîndu-se fără condiţii urmăritorilor. Aproape 90 de km de evadare înseamnă totuşi ceva. Mai ales că a fost singurul dintre cei 71 de rutieri care a înţeles astăzi **să onoreze cum se cuvine** participarea la o cursă internaţională.

Sprintul final din Odorhei a revenit dinamovistului **Vasile Tudor, dar această victorie nu operează modificări în clasamentele generale.**

CLASAMENTUL ETAPEI A II-A, **Braşov — Odorhei — 148 km**: 1. V. TUDOR (Dinamo) 4h 33:31 (m.o. 33,070 km), 2. **C. Grigore (Dinamo), 3. N. Ciumeti (Dinamo), 4.** C. Ciocan (Dinamo), 5. C. Ciobanu (Voinţa Ploieşti), 6. Fr. Surminski (Start-Opole Polonia), 7. V. Selejan (Dinamo), 8. N. David (Steaua), 9. Şt. Cernea (Steaua) ac. timp. CLASAMENT GENERAL INDIVIDUAL: 1. E. RUSU (Dinamo) 9h 37:09, 2. **V. Tudor** la 2:11, 3. **N. Ciumeti** la 2:56, 4. Fr. Duteil (Bordelais-Franţa) ac. timp, 5. C. Grigore la 5:09, 6. Gh. Moldoveanu (Steaua) la 5:24, 7. Al. Sofronie (Dinamo), 8. L. Maho (Spartakus-Ungaria) ac. timp, 9. V. Selejan la 5:25, 10. Şt. Cernea la 12:19.

În clasamentul general pe echipe, Dinamo I conduce cu 28h 58:38 urmată, la 14:28, de Dinamo II şi la 37:37, de Petrolul Ploieşti ş.a.

Etapa a III-a are loc mîine (n.r. azi) pe ruta **Odorheiul Secuiesc — Tg. Mureş: 105 km.**

DRUM BUN!

automobilism · turism · alpinism

Noua anchetă a ziarului „Sportul"

PERSPECTIVELE TURISTICE ALE DELTEI

Luăm, azi, startul într-o nouă anchetă din ciclul celor consacrate perspeciivelor de dezvoltare turistică a unor zone din ţara noastră. De data aceasta, am pus în dezbatere publică viitorul turistic al Deltei Dunării. Cititorii noştri ne-au şi trimis o serie de idei valoroase chiar dacă ele se ascund, uneori, sub învelişul acid al criticii la adresa unor stări de lucruri existente.

Vom face loc tuturor răspunsurilor primite de la cititorii noştri, în extenso sau în rezumat, convinşi că ele vor constitui utile puncte de reper pentru planul de valorificare raţională a importantei zone turistice care este Delta Dunării.

„MISTERUL" DELTEI

Cînd un turist se întoarce dintr-o excursie organizată în Deltă şi îl întrebi dacă i-a plăcut, îţi va răspunde afirmativ şi în termeni entuziaşti. Dacă intri, însă, în amănunte, vei constata, curînd, că de fapt el nu a văzut mare lucru din Deltă. A fost purtat pe cîteva trasee, devenite clasice, pe care vizitează centrul exploatării stufului de la Maliuc, mai puţin interesant pentru nespecialişti, apoi cherhanaua de la Sf. Gheorghe sau Sulina; i se serveşte, eventual, o ciorbă de peşte aici sau la Mila 23 şi, cu puţin noroc, poate face şi cîteva mile pe canalul Caraorman sau Litcov, dar fără să ajungă la interesantele dune de nisip de pe grindul cu acelaşi nume şi la pădurea alăturată, fără să pătrundă măcar în cîteva ghioluri pitoreşti sau în păienjenişul de canale care constituie adevărata Deltă. Nu mai amintim de pădurea Letea, unicat mondial în genul ei, inaccesibilă, în condiţiile actuale, turiştilor de rînd.

Delta Dunării îşi păstrează deci şi azi misterul! Dar să vedem de ce?

„Poarta Deltei" este Tulcea. Abia de o săptămînă (în sfîrşit!) a fost dat în folosinţă noul hotel turistic. Este o clădire modernă care domină impresionant portul oraşului. Dar de aici încolo încep şi necazurile turistului! Dacă soseşti cu maşină proprie şi pleci în Deltă, trebuie s-o laşi pentru cîteva zile în stradă. Garaje în acest scop — situaţia este oarecum specială — nu există. Mai bine vii cu avionul şi scapi de grija maşinii, pierzînd şi mai puţin timp decît cu trenul, al cărui mers nu este sincronizat cu plecările şi sosirile de vase.

Mijloacele normale de transport pînă la Deltă rămîn cursele zilnice sau din două în două zile, depinzînd de anotimp şi aglomeraţie. Dacă ai vrea să optezi pentru o ambarcaţiune mică dotată cu motor auxiliar, constaţi că aşa ceva nu există! În schimb, ţi se oferă şalupe mari sau mijlocii. Cînd întrebi de preţ capitulezi în faţa sumei exagerate. Deci, te îmbarci pe un vas de cursă. În majoritatea lor, aceste vase sînt vechi şi merg foarte încet. O bună parte din timpul disponibil (cel puţin două zile pline) ţi-l pierzi cu accesul şi plecarea din Deltă.

Să presupunem că ajungi în „inima Deltei". Acest centru este comuna Crişan. De aici ar putea să pornească toate excursiile interesante. Dar nu pornesc.

Dacă nu cumva eşti membru AGVPS, ca să poţi avea acces la cabana Crişan — unde poţi închiria contra unei sume minime şi o lotcă —, trebuie să cauţi găzduire la un localnic. De confort nici nu poate fi vorba! Lotca pe care ţi-o cedează gazda împreună cu un vîslaş costă şi ea între 35—50 lei pe zi. Nici aici nu există, de exemplu, cîteva bărci cu motor auxiliar, care ar putea să remorcheze o caravană întreagă de lotci pînă în puncte mai depărtate, mai sălbatice şi mai pitoreşti. În situaţia actuală, nu poţi vizita decît un perimetru redus, deoarece distanţa pe care o străbaţi zilnic este egală cu cea pe care un vîslaş — mai bun sau, mai de grabă slab — o poate parcurge în acest interval de timp. Şi fiindcă sîntem la capitolul vîslaş — care este în acelaşi timp şi ghid în Deltă — trebuie să abordăm problema orientării în acest „rai al păsărilor, al peştilor şi stufului". Afară de cunoştinţele ghidului-vîslaş improvizat, cunoştinţe care nu întotdeauna sînt desăvîrşite, nu ai pe ce să te bazezi pentru că nu există o hartă turistică amănunţită despre Delta Dunării. Şi totuşi, premisele au fost create o dată cu terminarea studiului efectuat de un grup de ingineri, cartografi şi tehnicieni de la Institutul Hidrologic. Pe cînd, oare, apariţia unei hărţi autohtone? Pînă în prezent nu am putut vedea hărţi amănunţite despre Delta Dunării decît la... cîţiva turişti străini pe care i-am întîlnit în colţurile cele mai depărtate ale Deltei, cu caiace demontabile şi corturi, făcînd fotografii sau pescuind şi orientîndu-se după hărţile aduse din ţările lor.

Cu cîţiva ani în urmă a fost expusă pe malul lacului Snagov o cabană mică din prefabricate, montată pe stîlpi, care purta numele „Delta". Ea a fost vizitată de multă lume. După cîte ştiu, cabana a fost comandată în mii de exemplare de către străini. La noi, ea a fost o apariţie meteorică. De ce, oare, cei în drept nu au luat iniţiativa să formeze mici colonii compuse din asemenea case în punctele cele mai interesante din Deltă? Cu cheltuieli minime se putea rezolva o problemă majoră, realizîndu-se totodată un lucru inedit, atractiv, care se potriveşte de minune Deltei: sate lacustre.

Virginia B. MATEESCU
Bucureşti

Cîteva elemente de navigaţie pentru turism nautic

Cei ce pleacă într-o tură nautică vor trebui să posede cîteva cunoştinţe de navigaţie şi, în special, să ştie să le aplice în condiţiile speciale din apele repezi. Îmbarcarea se va face în locuri unde malul coboară lin pe apă, echipajul urcîndu-se succesiv şi avînd grijă să se asigure echilibrul.

Îndată după plecare, bărcile se vor înscrie pe curent. Barca intrată pe curent trebuie păstrată în poziţie longitudinală. La intrarea în coturile riului, unde curentul este foarte puternic şi albia îngustă, poziţia bărcii va fi orientată diagonal pe sensul curentului.

În navigaţia pe ape repezi are o mare importanţă „citirea pe apă" care asigură o parcurgere plăcută a traseului şi evitarea accidentelor. Astfel, în porţiunile în care apa prezintă valuri mărunte înseamnă că există bolovăniş la o adîncime mică; porţiunile în care apa prezintă o cădere trădează existenţa unui bolovan. Asemenea locuri vor trebui, firească, evitate.

Printre accidentele ce pot surveni în cazul navigaţiei pe ape repezi amintim:

— înţeparea sau sfîşierea bărcii sau a pneurilor; în acest caz se va acosta la mal;

— eşuarea pe un bolovan în jurul căruia curentul este foarte puternic; în acest caz se va forţa înaintarea prin împingere cu pagaia în fundul apei sau eliberarea bărcii de greutate, echipajul sărind în apă;

— în curbe, datorită curentului puternic, există pericolul ca ambarcaţiunea să fie proiectată în mal; în acest caz printr-o rotire a bărcii se va evita lovirea.

Alte recomandări utile pentru amatorii de turism nautic:

— plecarea într-o tură nautică să se facă într-un grup de cel puţin două-trei ambarcaţii;

— programul zilnic de navigaţie se va termina cel puţin cu două ore înainte de înserare;

— pagaiele sau padelele nu se vor fixa de bordul bărcilor;

— nu se va pleca fără un sac impermeabil pentru păstrarea tuturor hainelor şi a obiectelor;

— nu se vor întrebuinţa ambalaje de hîrtie, pînză sau sticlă, ci numai din material plastic;

— nu se recomandă îmbrăcăminte de lînă, aceasta uscîndu-se greu;

— toate obiectele, echipamentul, accesoriile ce se află la bord vor fi legate.

La prima vedere s-ar părea că plecarea într-o astfel de excursie ar necesita cheltuieli mari. În realitate, prin antrenarea unui colectiv de amatori, prin faptul că materialele o dată procurate sau confecţionate vor servi la multe ture nautice, cheltuiala necesitată de organizare devine relativ mică.

Turismul nautic poate fi combinat cu celelalte forme de turism (excursii auto, vizitarea monumentelor din apropiere etc.).

Anton VOICU

...Dar nici prea negru!

La 26 iunie, în paginile ziarului nostru a fost publicat articolul **„Nu-i totul chiar atît de roz..."** al unui concurent la Raliul României, Niculae Iacob. Am făcut loc opiniei unui concurent începător deoarece, în ciuda unor repetate solicitări, concurenţii consacraţi nu au găsit timpul necesar să ne comunice părerile, impresiile, opiniile lor. Dar, iată că însuşi cîştigătorul Raliului României, Marin Dumitrescu, s-a grăbit să semneze o diatribă pe 7 pagini bătute la maşină, îndreptată împotriva autorului articolului amintit. Întrucît nu încurajăm polemica personală, dar stimăm şi preţuim pe automobilistul şi mecanicul Marin Dumitrescu, vom face loc obiecţiilor sale, considerînd că ele reprezintă gîndirea sa, dincolo de mentalitatea dactilografului, viciată adesea de patimă şi de interesele exterioare care au dictat-o.

„De la bun început, tov. Iacob afirmă că scopul principal al raliului este cunoaşterea frumuseţilor patriei. Regulamentul Raliului României, ediţia 1968, scrie clar, la art .2, că scopul raliului este, în primul rînd, dezvoltarea aptitudinilor sportive automobilistice ale participanţilor şi ridicarea măiestriei în conducerea automobilului; în al doilea rînd, educarea automobiliştilor în respectarea regulilor de circulaţie şi, abia în al treilea rînd, cunoaşterea frumuseţilor patriei noastre. Deci, tov. Iacob greşeşte. De altfel, trecerea raliului pe Valea Oltu lui, prin regiunea Tîrnavelor, prin pădurea Bogata, pe la Pîrîul Rece, pe drumul Sibiului, pe serpentinele Timişului etc a oferit destule frumuseţi — unanim recunoscute — ale patriei noastre.

Tov. Iacob se plînge că a fost obosit psihic din cauza trecerii repetate prin Sibiu, Mediaş şi Braşov. Nenumărate raliuri importante utilizează aceeaşi formă, a acoperirii unui anumit traseu de un anumit număr de ori. Cu titlu informativ, chiar în Raliul Monte Carlo, cel mai vechi şi mai important raliu din lume, concurenţii au avut de acoperit de 3 ori acelaşi traseu.

În continuare, tov. Iacob se plînge că nu a existat nici o etapă de drum dificil. Probabil că oboseala psihică l-a făcut să uite că a parcurs de două ori şoseaua Rîşnov — Pîrîul Rece, care nu e asfaltată! Iar afirmaţia că pe asfalt nu se poate verifica îndemînarea şi rezistenţa maşinilor este de-a dreptul puerilă. Nimeni în lume nu a îndrăznit să afirme că la Le Mans— de exemplu — nu se poate verifica îndemînarea piloţilor şi rezistenţa maşinilor!

Criteriile A.C.R., în alegerea unui traseu în cea mai mare parte asfaltat au fost: **menajarea maşinilor concurenţilor care — se ştie — iau parte cu mijloace proprii la concurs; situarea raliului la un grad de dificultate mediu, avînd în vedere că printre participanţi se găseau şi concurenţi cu experienţă redusă.**

Tov. Iacob afirmă că drumurile variate şi dificile ar putea compensa diferenţele de valoare între maşinile participante. Or, se ştie, că în condiţii grele de drum o maşină puternică este mult avantajată faţă de o maşină cu putere redusă.

Tov. Iacob are însă şi dreptate, atunci cînd afirmă că sala pusă la dispoziţia concurenţilor pentru o scurtă odihnă nu a fost corespunzătoare. (Că nu a fost permis să se stea în maşini, e însă lesne de înţeles; regulamentul explică foarte clar la art. 11 că în parcul închis nu pot sta concurenţii). Că tov. Iacob nu şi-a luat haine corespunzătoare nu poate constitui decît propria sa greşeală; el trebuia să fie acela care să se gîndească că noaptea, la Braşov, se întîmplă să fie ceva mai răcoare decît la Bucureşti ziua.

Tov. Iacob afirmă eronat că nu a existat asistenţă tehnică, deşi, anul acesta, atît I.I.L. Ciclop, cît şi Cooperativa Automecanica, A.C.R. şi SINTEROM au oferit o asistenţă tehnică eficientă, fapt remarcat de mulţi concurenţi care au fost ajutaţi rapid. Nu se poate pretinde ca fiecare concurent să fie urmat de o maşină de depanare. Fiecare concurent trebuie să ştie să-şi repare maşina (dacă sînt defecţiuni mărunte); la sfîrşitul cursei, automobilele tamponate sau cu defecţiuni grave au fost depanate de către serviciul de asistenţă tehnică".

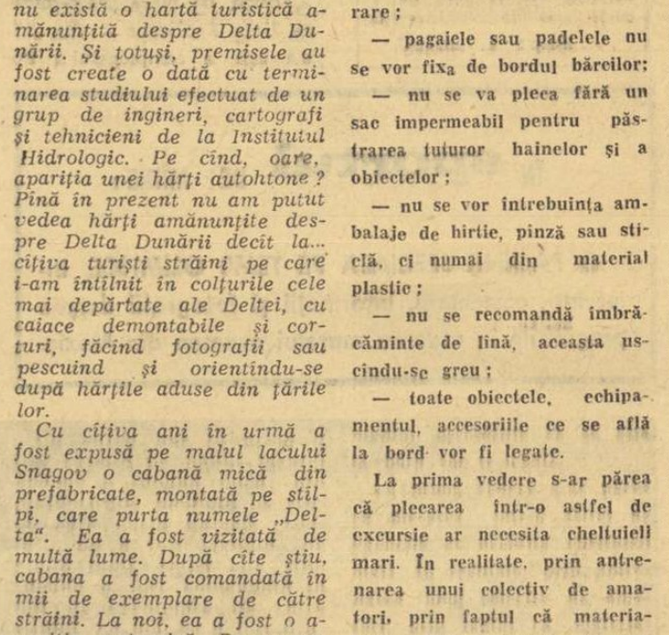
Marin DUMITRESCU

RETROVIZOR

● Între 31 iulie şi 4 august se va disputa al 28-lea raliu internaţional al Poloniei (Raid Polski). Întrecerea contează pentru campionatul european al raliurilor-automobilistice pentru producători (grupele II şi III), pentru Cupa Europei (ţări de democraţie populară), pentru campionatele Franţei şi Poloniei.

În clasamentul producătorilor conduce actualmente firma Porsche cu 48 p, urmată de Ford — 22 p, Alfa Romeo 11 p, Alpine-Renault — 4 p, Ferrari 2 p, Chevrolet — 1 p.

● La Londra a fost instalată o maşină electronică de calcul pentru a uşura reglarea traficului rutier. Ea va funcţiona cu titlu experimental reglementînd circulaţia pe 240 km de străzi. În zona supravegheată sînt conectate de maşina de calcul 100 de semafoare: 70 la încrucişări de străzi şi 30 la treceri pentru pietoni. Instalaţia are şi 500 detectori care numără vehiculele oprite la încrucişările de străzi.



CABANA VADUL BISTRIŢEI—ZUGRENI

Situată în munţii Bistriţei, la o altitudine de 760 m, cabana Vadul Bistriţei-Zugreni oferă un prilej minunat de popas sau odihnă atît pentru turiştii automobilişti ce străbat pitoreasca vale a Bistriţei, ca şi pentru drumeţii care vor să cunoască zona de nord a Moldovei.

Accesul la cabană se face pe DN 17 B (nemodernizat), parcurgîndu-se din staţiunea balneoclimaterică Vatra Dornei 20 km cu mijloace proprii auto sau folosind cursele de autobuze de pe traseul Vatra Dornei — Bicaz (staţie la cabană).

Pusă la dispoziţia turiştilor din anul 1965, cabana (funcţionînd atît vara cît şi iarna) are spaţii de parcare pentru autoturisme şi dispune de o capacitate de cazare de 37 locuri în camere cu pînă la 5 paturi, instalaţie electrică, instalaţii de apă curentă şi sanitare în interior.

La parterul construcţiei este amenajat un restaurant şi un bufet, cu o sală de mese avînd o capacitate de 70 locuri.

Cabana dispune de telefon (prin Of. P.T.T.R. Vatra Dornei), aparat de radio, magnetofon, jocuri de şah şi table. Amatorii de pescuit posesori de permise pot obţine aici autorizaţii de pescuit în zona respectivă.

Turiştii ce folosesc cabana pentru odihnă pot face drumeţii pînă la o zi în împrejurimi, vizitînd cabanele Rarău, Giumalău, Pietrele Doamnei (monument al naturii), muntele Pietrosul Bistriţei (1794 m), Cheile Bistriţei sau staţiunea balneoclimaterică Vatra Dornei.

O. STOIAN